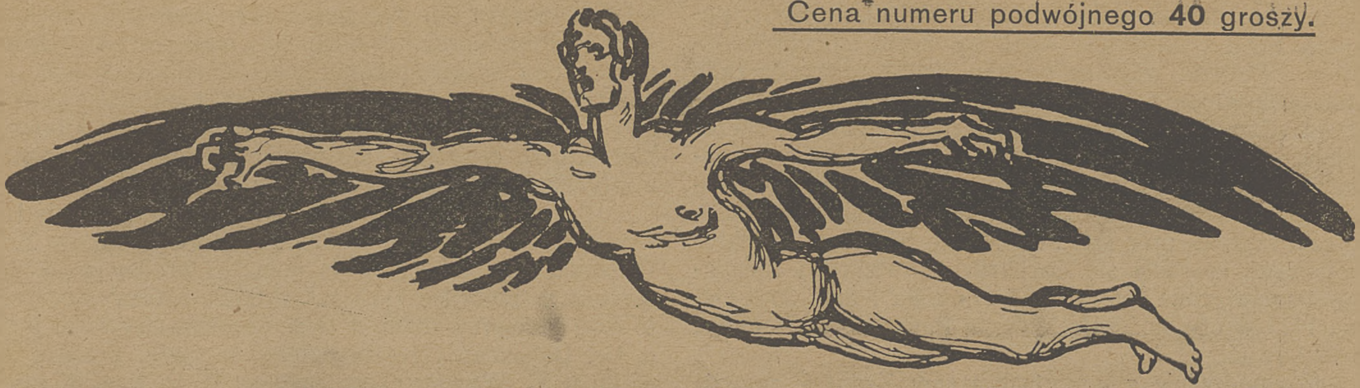
Numer podwójny.

Cena numeru podwójnego 40 groszy.



LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

PISMO DLA WSZYSTKICH POŚWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO.

Przedpłata:
kwartalnie . . . . 1,25 zł
z przesyłką poczt. w kraju . 1,50 zł
zagranicą . . . . 1,80 zł
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca

Wydawca: Związek Lotników Polskich.
Redaktor: Pilot B. Ostrowski.
Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Sieroca nr. 2.
Telefon 38 75. Adres telegr.: Lotnik.
Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Cena ogłoszeń:
1 strona 100 zł
1/2 strony 65 zł
1/4 strony 29 zł
1/8 strony 15 zł
1/16 strony 8 zł

Drobne ogłoszenia:
słowo . . 5 gr
wiersz napisowy . . 15 gr

RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 205183.

Nr. 12/13. | Poznań, dnia 1 października 1924. | Rok I.

15. września 1922.



Fabryka „Samolot" założona przez Związek Lotników Polskich.

„Stolarnia"

W dniu dzisiejszym upływa dwa lata od czasu, gdy kilku z nas postanowiło założyć towarzystwo, klub lub związek lotników. Po zebraniu organizacyjnem, które odbyło się skromnie przy udziale 13 członków, zaczął związek egzystować, przybierając sobie nazwę Związek Lotników Polskich. Owocna praca Rady Nadzorczej z prezesem p. Drem Dalskim na czele i Zarządu, a więc w pierwszym rzędzie p. prezesa C. Wawrzyniaka, zaczęła zataczać coraz szersze kręgi i po paromiesięcznych usiłowaniach widzimy jej wyniki. Związek liczył 15. 9. 1922 — 13 członków, 1. 10. — 25, 1. 11. — 36, 1. 11. — 41, 1. 1. 1923 — 45, 1. 2. — 51, 1. 3. — 52, 1. 4. — 60, 1. 5.

— 72, 1. 6. — 85, 1. 7. — 104 członków, a 1. 8. — 115. Tu muszę przerwać, by naznaczyć pierwszy przejaw myśli twórczej na szeroką skalę. W lipcu 1923 r. powstaje myśl zbudowania wzgl. założenia fabryki samolotów. Myśl ta wkrótce po tem, dzięki pracy Zarządu zostaje wcielona w czyn i dn. 15. sierpnia powstaje fabryka „Samolot", która po licznych zmaganiach, szczególnie spowodowanych dewaluacją i późniejszym brakiem gotówki na rynku, dzięki pracy por.-pil. C. Wawrzyniaka, który wchodzi również w skład Rady Nadzorczej fabryki, oraz inż. P. Tułacza, obecnego dyrektora fabryki, rozrasta się do bardzo poważnych rozmiarów i poświęcona (patrz nr. 5 „Lotnika") dnia 30 kwietnia 1923 w obecności Prezydenta Państwa, już zaczyna produkować.

Równocześnie z powyższem sam Związek rozwija się dalej. 1. 1. 244 liczy 181 członków, 1. 7. 24. 246, a dziś 256.

Krótko przed walnem zebraniem dn. 15. 2. 1924 postanowiono, odczuwając potrzebę posiadania własnego organu, stworzyć odpowiednie pismo. Projekt już był, a jak dotąd co Z. L. P. postanowił, musiało w krótkim czasie przyjąć realne kształty. Zwołano ad hoc zebranie komitetu redakcyjnego i po dłuższem piłowaniu i proszeniu uzyskano bezinteresowną współpracę p. redaktora Z. Marynowskiego. Drukarnia Polska zgodziła się na ulgowych warunkach drukować pismo i 15 lutego „Lotnik" pojawił się na Walnem Zebraniu. Co on kosztował wysiłków i pracy, najlepiej wiedzą organizatorzy, a w szczególności p. red. Z. Marynowski, który redagując „Lotnika" bezinteresownie, miał z nim stosunkowo więcej kłopotów jak w rzeczywistości przy najśmielszych pomysłach można było przewidzieć.

Ledwie „Lotnik" ruszył się jako tako i zaczął wykazywać żywotność, ruchliwy Związek L. P. zaczyna głęboko się zastanawiać, jaką z gwałtownie lotnictwu potrzebnych organizacji stworzyć. Zastanawianie się nie trwało długo i wolno mi już dzisiaj powiedzieć, że w najbliższych miesiącach powstaje I. Cywilna Szkoła Pilotów w Polsce na płatowcach Henriot'a.

Reasumując poprzednie, przypominam, że Z. L. P., do którego należą tylko piloci i obserwatorzy, a więc ludzie niebogaci, pracujący na chleb, dziś w dwuletnią rocznicę swego istnienia może sobie powiedzieć, że prócz sprawy złączenia lotników polskich, stworzył trzy wielkie rzeczy: fabrykę samolotów „Samolot", posiadającą 57 obrabiarek, a więc nie małą, organ własny, poświęcony sprawom lotnictwa, „Lotnik" i kończy organizację Cywilnej Szkoły Pilotów i co więcej, może sobie powiedzieć, że wszystkie te placówki lotnictwa nietylko, że egzystują, ale nawet się rozwijają, pomimo niesłychanie trudnych warunków pracy.

Byłoby oczywistą nieoględnością, gdybym dziś i na tem miejscu nie złożył w imieniu ogółu członków Z. L. P. serdecznej podzięki i nie dołączył prośby o jak najdłuższą współpracę tych wszystkich, którzy nas przez te dwa lata prowadzili, a więc prezesa pierwszej R. N. p. Dr. Dalskiego i resztę członków Rady. prezesa Zarządu p. C. Wawrzyniaka, prezesa II. R. N. p. Kortylewicza, oraz członków Zarządu p. sekr. J. Malickiego i skarbnika E. Hołodyńskiego. Jako członek pozwolę sobie tu dodać, że Panowie ci, a w szczególności dwaj pierwsi, są do dziś duszą Związku i jest to ich absolutną zasługą, że Związek powstał i istnieje.

Dziś równocześnie z dwuletnią rocznicą istnienia wychodzi pierwszy numer „Lotnika" w nowej Redakcji. Od dziś dnia „Lotnik" jest wydawany, redagowany i administrowany przez Związek i tu pozwolę sobie wszystkim przypomnieć, że jest to już nasze pismo i że dlatego powinniśmy całe nasze siły jego rozwojowi poświęcić. Niech „Lotnik" nasz dotrze wszędzie, niech go każdy obywatel polski czyta, a wtedy możemy sobie powiedzieć, żeśmy małą cząstkę naszego lotniczego obowiązku spełnili.



Budowa Ślizgowca wodnego w Fabryce Samolot.

Lotnictwo polskie jest glebą, na której przy pracy spotykają się wszyscy i jest jedyną glebą, którą dotąd wszyscy zgodnie uprawiają. Zgodnie też wszyscy wytężmy teraz swe siły, by lotnictwo nie tylko dosięgło wysokości tej, na jakiej stoi u naszych sąsiadów, ale by mogło z wyżyn na nich spoglądać.

Wtedy nasza kochana Ojczyzna może bez troski o wojnę rozwijać się w pokoju, a każdy, kto razem tę glebę uprawiać będzie, powie sobie, i ja byłem tym, który do dzieła tego się przyczynił.

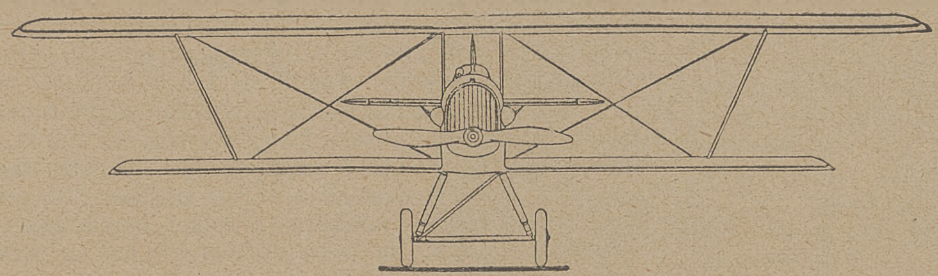
Niech żyje lotnictwo polskie i Związek Lotników.

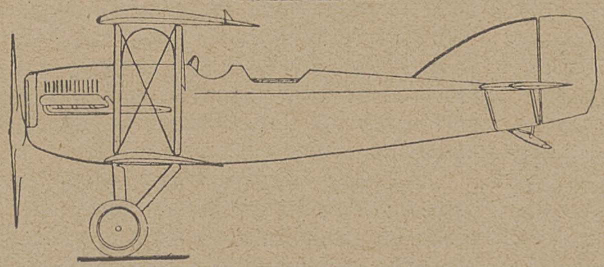
Od dn. 5—12 października tydzień lotniczy L. O. P. P. Obywatele spieszcie zapisywać się na członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

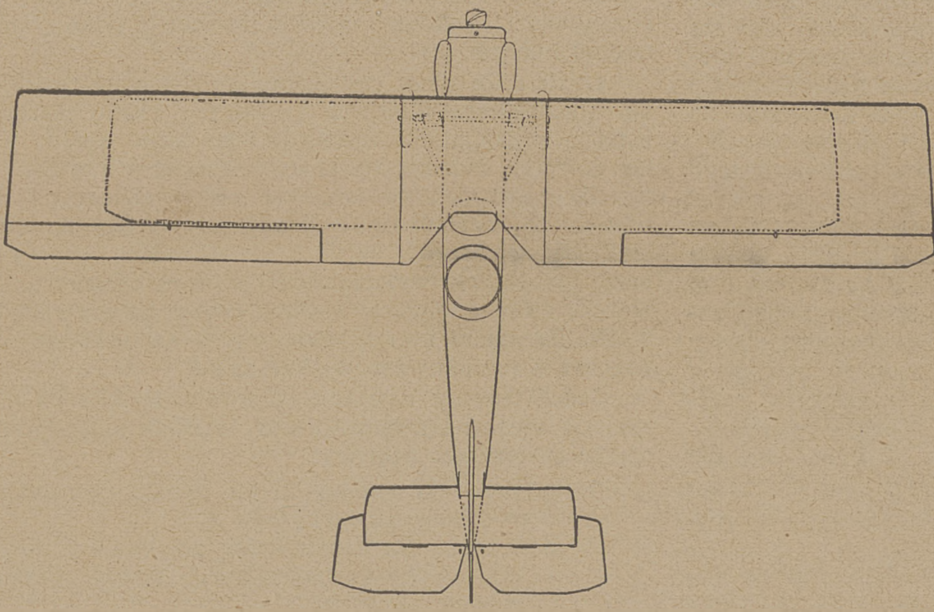
Płatowiec H. Potez. 24 A 2.

Poniżej podajemy opis najnowszego płatowca firmy H. Potez typ 24 A 2, który jest bardzo zbliżonym do typu zamówionego przez Rząd Polski, po który polecieli już nasi piloci, i podług wiadomości podanej w bieżącej kronice „Lotnika" 23. września startowali z Paryża do Polski.

Na specjalną uwagę zasługuje nadzwyczaj łatwy sposób zmiany silnika, która dokonuje się przez wyjęcie 4 sworzni. Dostęp do silnika jest również niesłychanie łatwy.







Skrzydła. Uskrzydlenie jednosłupkowej komory płatowej posiada ogólnie 44 m. powierzchni, skrzydło górne jest większe od dolnego, o rozpiętości całkowitej 12,94. i głębokości 2,30. Skrzydło to składa się z 3 części: część środkowa opiera się na czterech słupkach umocowanych w kadłubie, dwie inne części prawa i lewa przyczepiają się do środkowej, na dwóch podłużnicach każda długości 4,65 i głębokości 1,70 i są umocnione u dołu kadłuba. Skrzydła nie wykazują ani kształta V, ani zbieżności. Górne skrzydło jest jednak wysunięte ku przodowi o 10 cm. Słupki są z rur duraluminiowych połączonych linkami stalowemi. Lotki są bardzo długie i wązkie (4,372 m. X 45 cm) nieskompensowane.

Kadłub jest znanego typu H. Potez'a. Siedzenie pilota znajduje się zaraz na słupkami podtrzymującymi górne skrzydła. Siedzenie obserwatora zaraz za pilotem. Ster głębokości skompensowany i statecznik poziomy, każdy o 2,30 m². statecznik pionowy i ster boczny nieskompensowany, każdy po 1,12 m². znajdują się w końcu kadłuba. Ostroga bardzo silna na gumowych amortyzatorach.

Podwozie jest typu normalnego, składa się bowiem z czterech słupków ułożonych parami w V. Amortyzatory osi są patentowane, fabryki Potez'a i umieszczone w rurach podwozia (goleniach). Rozstęp kół 2 m.

Silnik. Do płatowca tego używa się silnika Lorraine-Dietrich 450 KM. albo Hispano-Suiza o tej samej sile. Podpory silnika są z duraluminium i umocowuje się je prost do kadłuba. Waga podpory motorowej jest 40 kg. Chłodnica jest umieszczona przed silnikiem, typu ulowego i umocowana jest w podobny sposób jak w automobilu. Zbiorniki benzyny są otoczone ochronną blachą i posiadają pojemność 320 l. Zbiornik oliwy zawiera 40 l. Cała grupa silnika jest okryta osłoną z duraluminum.

Charakterystyka ogólna:

Rozpiętość:	12 m. 94;
długość:	8 m. 20;
wysokość:	3 m. 42;
Powierzchnia nośna:	44 m.
Silnik:	450 KM;
Waga bez silnika:	530 kg;
Waga silnika:	658 kg;
Waga próżnego płatowca:	1.188 kg:
Waga materjałów pędnych:	260 kg;
Narzędzia instrumenty i ciężar użyteczny:	400 kg;
Obciążenie na jeden m.² powierzchni:	41 kg. 500 gr;
Obciążenia na 1 konia silnika:	4 kg. 10 gr;
Szybkość przy ziemi:	224 km/godz;
Szybkość na wysokości 2000 m.:	222 km/godz;
Szybkość na wysokości 4000 m.:	216 km/godz;
Pułap:	7 300 m.

(Les Ailes.)

Główne podstawy rozwoju lotnictwa polskiego.

IV

Jakie są widoki rozwoju lotnictwa u nas, w jakich warunkach się on odbywa, w jaki sposób możemy ten rozwój zabezpieczyć od przedwczesnego upadku— to są główne zadania i tematy naszych trosk i naszych myśli.

Najniezbędniejszym warunkiem istnienia każdego ciała fizycznego, jest dopływ w dostatecznej ilości, pewnych środków materjalnych, w postaci i składzie odpowiednich do przyrody objektu.My chcemy mało odżywiając i mało rozwijając nadać mu impuls życia, ruchu i postępu. Jest to praca syzyfowa.Brak nam zaprawy drożdżowej, która zbudziłaby w lotnictwie naszym szlachetny ferment postępu. Sześć lat toć długi termin w dobie obecnej, kiedy technika konstrukcji lotniczych robi nowe zdobycze prawie co miesiąc, kiedy i w naszym żywiole panuje wszechwładna moda, zmuszająca konstruktorów do pracy czysto stenograficznej i nikt nie może pozwolić sobie budować aparat typu 1923 r. przypuśćmy w roku 1924 (za wyjątkiem nas, a dlaczego — zobaczymy dalej). Stąd przy studjowaniu ostatnich pism fachowych rzuca się w oczy pewna dysharmonja konstrukcyjna nawet dziwolągi i brak opracowania oraz szlachetności linji zewnętrznych aparatów. Warunek znaczenia nieostatniego, wbrew zapatrywaniu niektórych konstruktorów, piękno i harmonja mas, zawsze łączą się w technice z doskonałością konstrukcji mechanicznej. Wracam jednakże do myśli pierwotnej. Co zrobiliśmy za sześć lat dla podniesienia lotnictwa naszego z położenia składnicy starych zagranicznych rupieci, na stanowisku godne jej personelu osobistego i Państwa, barwy którego zdobią skrzydła aparatów? Nic. Musimy patrzeć prawdzie w oczy, musimy śmiało i otwarcie wyjaśnić swoje bolączki i znaleźć drogę wyjścia, znaleźć linję wytyczną i iść po niej twardo i wytrwale. Nic— to jest mało. Nie chcemy nikogo obwiniać. Na to „nic“ złożyło się dużo przyczyn natury wyższej, nie mającej zgoła nawet żadnego związku z lotnictwem jak: zagadnienia polityczne, potrzeby ogólno państwowe waśne partyjne no, i trochę warcholstwa osobistego,... Mniejsza z tem. Co było—tego nie wrócimy, przejdźmy nad tem do porządku dziennego i uprzytomnijmy sobie, że musimy nareszcie rozpocząć politykę twórczą.

Słowa te odnoszą się do czynników kierujących lotnictwa, które nie mogą wyjść po za zgóry określone ramy ustaw i programów, koordynujących ich prace z zadaniami natury ogólno państwowej. Słowa nasze odnoszą się do społeczeństwa całego. Do społeczeństwa od którego będzie zależało, jak dalej ustali się los lotnictwa polskiego i w jakim kierunku pójdzie jego rozwój

Sięgniemy trochę do historji. Co było głównym bodźcem dla wynalazców i konstruktorów lotniczych? Co nadawało im energję i chęć do pracy? Sława Satysfakcja zwycięstwa nad niepokornym żywiołem? Poniekąd tak. Było i to. Ale w głównej mierze chęć zdobycia fortuny pieniężnej w postaci nagrody ustalonej przez tego lub innego obywatela, czy stowarzyszenie. (Nie wykluczam bynajmniej i pracy ideowej pionierów lotnictwa, ale przy szerokiem poparciu Państwa.) Pamiętamy puhar Gordon—Benneta, nagrodę „Daily Mail“ 250000 fr. za przelot Londyn—Manchester(1909)). Francja w końcu 1908 r. wydaje 1200 000fr. nagród dla lotników i wynalazców (100 000 fr. Michelin, 100 000 fr. Aero—Club de France. 50.000 fr.Pommery, 100 000 fr. nagroda Ozirysa za postęp w lotnictwie i.t.d.)) Mikołaj Zachar asygnuje 700 000 fr. na katedrę lotniczą jeszcze w roku 1909. M. Deutsz nadaje wieczysty dochód 15 000 fr. rocznie i 500 000 fr. jednorazowo na Instytut Aerodynamiczny. Pisma wszelkich odcieni i gatunków, stowarzyszenia, prywatne osoby do dnia dzisiejszego ustalają rozmaite nagrody we wszystkich państwach świata za wyjątkiem Polski. Praca, wysiłek i straty wynalazcy są zupełnie zrozumiałe kiedy nęci go perspektywa wygrania 200 000 fr., a zupełnie niezrozumiałą byłaby praca konstruktora, który wydając 15 000 zł. na silnik doskonalszy od zagranicznych, nie znajduje nawet warsztatu dla wprowadzenia swych planów w czyn. Jeden z zwycięzców konkursu w lotach bezsilnikowych otrzymuje nagrodę , za którą może przejechać się 3 razy tramwajem. Kpiny! O jakim rozwoju lotnictwa rodzimego może być mowa przy tak wydatnym poparciu inicjatywy własnej? Być ekspozyturą i rynkiem zbytu nieużytków zagranicznych jest rolą nie do pozazdroszczenia, ale jak dotąd Polsce w pełnej rozciągłości przypadającą.

Odznaka Państwa na płatach i sterach jeszcze nie oznacza istnienia lotnictwa. Decyduje o tem skromna tabliczka firmowa na kadłubie samolotu, a tabliczka ta nie tylko powinna zawierać napis „Made in Poland“, ale i „typ polski“, a do tego może doprowadzić tylko system nagród i premji.

Gdzie duże pismo codzienne, które ustaliło nagrodę dla konstruktora płatowca polskiego? Gdzie mecenas ustalający kapitał dla założenia instytutów badań? Tanie dowcipy, niesmaczne kpiny i ośmieszanie własnych wysiłków przepełniają nagłówki pism codziennych, ale odezwy do czytelników o składki na nagrody dla lotników i konstruktorów polskich niewidziałem. Jak wielki może być skutek, wykazuje akcja pisma „Kurjer Czerwony“, który zdobył w krótkim czasie od czytelników środki na zakup i urządzenie trzech samochodów dla pogotowia ratunkowego w Warszawie

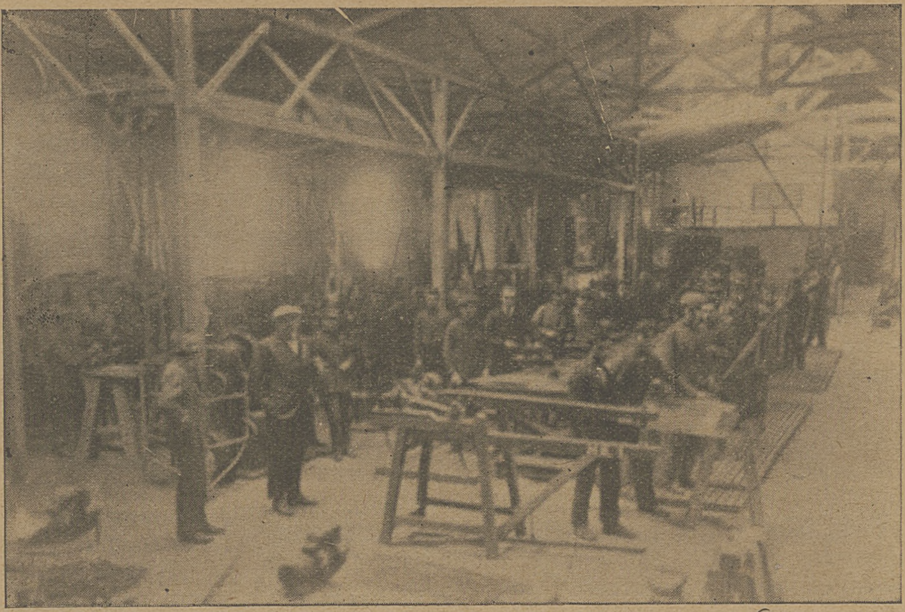
Jeżeli chcemy ruszyć z martwego punktu, na którym od sześciu lat spoczywamy, musimy niezwłocznie ustalić następujące nagrody:

1. nagrodę dla lotnika za lot okrężny (coroczną) w wysokości najmniej 5 000 zł.
2. a) nagrodę dla konstruktora polskiego płatowca sportowego (wypełniającego pewne warunki najmniej 20 000 zł.
   b) nagrodę dla wytwórni 20 000 zł.
   c) nagrodę dla pilota powyższego płatowca 5000 zł.
3. nagrodę dla konstruktora silnika lotniczego polskiego wykonanego w polskiej wytwórni 100 000 zł.
4. nagrodę dla konstruktora i wytwórni pierwszego polskiego płatowca bojowego 100 000 z.
5. nagrody w postaci puharów, medali i sum pieniężnych dla konstruktorów i pilotów szybowców (płatowców bez silnika).

Kiedy nareszcie usłyszymy o ustaleniu chociaż pierwszej nagrody? Co na to prasa? Dotąd tylko widać w niej krytykę często bezpodstawną i tendencyjną, niech lepiej stworzy ona rzecz naprawdę pożyteczną dla lotnictwa polskiego, a my lotnicy i pracownicy na tej znojnej niwie powiemy jej szczerze „Bóg zapłać“ i przyszłość wtedy będzie jasną

Inż. - pilot Michał Bohatyreff.

Od dnia 5 — 12 października tydzień lotniczy L. O. P. P. Obywatele spieszcie zapisywać się na członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa.



Ślusarnia „Samolotu"

Budowa skrzydeł ptaków i owadów.

Zacznijmy od przeglądu płaszczyzn nośnych tak jak je stworzyła natura — mogą to być, czy to automatycznie zrównoważone jednopłaty Zanonji, czy to skrzydła naszych ptaków i owadów, dojdziemy wtedy do pewnego uzgodnienia ich ze sobą pod względem zewnętrznego wyglądu. Pierwszym kardynalnym czynnikiem będzie tu symetrja obu części płaszczyzny. Cel tego jest jasny, ponieważ symetrja jest wogóle tylko dostosowaniem się do akcji ruchu, nie może więc tu jej brakować. Pozatem spostrzegamy, że płaszczyzny nośne mają różnicę w długości i szerokości, są wykończone mniej lub więcej, pod względem technicznym i w tym samym stopniu uposażone przez naturę. Ponieważ jednak zwykliśmy większą część tworów natury uważać za dobre, i tym razem należy przypuszczać, że wydłużenie skrzydła jest celowe i prowadzi jedynie ku lepszemu jego zastosowaniu w użyciu. Skrzydło ma bowiem na celu, przez uderzenia, uzyskać opór powietrza, aby ptaka lub owada utrzymać na pewnej wysokości. W odróżnieniu od skrzydeł owada spotykamy u ptaków mimo załamania w stawie ciągłość płaszczyzny nośnej. Ta ciągłość płaszczyzny ułatwia, gdy pomyślimy o locie orłów skalnych, lot żaglowy. Aby jednak zastąpić ciągłość i jednolitość skrzydeł u owadów natura wyposażyła je w parki skrzydeł ugrupowanych wgłąb, ba nawet u niektórych motyli zamknęła je w końcu pierścieniem, zapobiegając przez to rozchodzeniu się ich w locie, i czyniąc lot śmiałym i zupełnie doskonałym. O ile dokładniej zbadamy układ piór w skrzydłach ptaków, to zobaczymy, że pióra przykrywają się w zupełności końcami lotek i tworzą płaszczyznę rozdzielającą w czasie lotu powietrze zupełnie ściśle. Budowa samych piór jest tak idealną, że ludzkość nie jest w stanie wytworzyć nic podobnego, znajdujemy tu przedewszystkiem wytrzymałość, lekkość i elastyczność materjału pod każdym względem. W przeciwieństwie do skrzydeł ptaków skrzydło owada tworzy delikatną jednolitą płaszczyznę poprzecinaną miękkiemi żyłami. Żyłki te służą do zwijania i rozwijania skrzydełek. Pomiędzy temi żyłkami delikatna masa zapełnia poszczególne przestrzenie, wytwarzając przez to jednolitość płaszczyzny nośnej. Nie chcę pisać o różności materjału i sposobie budowy skrzydeł, co do których znajdujemy wielką rozmaitość u natury, znajdziemy jeszcze różnice w samowystarczalności w swych przyrządach do lotu u ptaków i u owadów.

Podczas gdy ptak, uszkodziwszy sobie jakąś część piór lub nawet skrzydła, albo wcale nie odczuwa tego, lub po krótkiej niezdolności do lotu posiądzie ją z powrotem, to przeciwnie u krótkożyjących owadów wystarcza najmniejsze uszkodzenie, a lot jest przerwany i właściciel samolotu przeważnie ginie. Pozostałby nam jeszcze jeden czynnik do obserwacji, a mianowicie sklepienie i wygięcie skrzydła u ptaków, u owadów bowiem jest ono rzadkością. Mechaniczne znaczenie jest proste: Przez wgięcie i sklepienie skrzydeł osiągają one zabezpieczenie przed ciśnieniem powietrza z dołu lub z góry, ponadto chronią zebrane pod skrzydłami powietrze od ucieczki tegoż na boki, a przez to samo, wykorzystują nośność, a wkońcu łącznie z oporem powietrza pomagają sobie w uzyskaniu pułapu. Na tem zakończymy nasze pobieżne tylko rozpatrywanie.

Szczudłowski, kap. pilot.

III. Wyścig o puhar królewski — 1924.

Wyścig o puhar królewski, który odbył się 12 sierpnia br. w Anglji, był zupełnie odrębnym od poprzednich. W poprzednich latach zebrana publiczność miała możność obserwowania startów zawodników i lotu ich przez czas dłuższy. 12 sierpnia zerwały się do startu wszystkie płatowce i w kilku minutach znikły z oczu; publiczność mogła spokojnie wrócić do domu, by znowu przybyć za 8 godzin celem zaobserwowania lądowań.

Wyścig o puhar królewski odbywa się dorocznie naokoło Anglji i to przez następujące miasta: Felixtowe. Leith (w Szkocji), Dumbarton (w Szkocji), Talmouth (Połd. Anglja) i Lee-on-Solent.

Zwycięzcą w tym roku był bardzo popularny pilot Alan J. Cobham na dwupłacie D. H. 50 (250 KM. Siddeley „Puma"). Przeleciał on przestrzeń 950 mil (tj. około 1530 km) w czasie 8 g. 57 min. i 12 sek. (z zatrzymaniami) z średnią szybkością 106,66 mil/godz. 178 km.

Piloci i obserwatorzy wstępujcie do Związku Lotników Polskich.

Jedyny wodnopłatowiec biorący udział, prowadzony przez kapt. Macmillana Fairy III. D. (450 KM. Napier „Lion“) otrzymał drugie miejsce. Trzecie miejsce uzyskał pilot Alan Butler na płatowcu D. H. 37. (275 KM. Rolls-Royce „Falcon“).

Tegoroczny wyścig posiadał cokolwiek odmienną organizację jak poprzednie. Nie było rozstawionych posterunków kontrolnych po drodze. Każdy z zawodników startował prawie razem i to płatowce z Martlesham Heath a wodnopłatowce z Felixtowe, następnie nad każdem z wyżej wymienionych lotnisk musiał zatoczyć kolo i wreszcie wylądować w Lee-on-Solent, przebywając w ten sposób mniejwięcej 950 mil. Lądowanie po drodze było dozwolone wszędzie, jako czas brano efektowny czas lodu po odliczeniu zatrzymań.

Powracając do wyścigu, startowało ogółem 10 zawodników, z których sześciu wyścig ukończyło. Start odbyć się miał o 5,20 rano, kiedy lotnisko jeszcze zalegał mrok, mimo to tłumy ludzi z Londynu i innych okolicznych miast i miasteczek pospieszyło czym kto mógł, by przyglądać się temu niezwykłemu startowi. Władze lotnicze były oczywiście w komplecie.

O godz. 5,30 zaczął się start. Jeden płatowiec po drugim w odstępach minutowych opuszczał lotnisko i pogrążał się w mgle. Pierwszy startował pilot Courtney na Siskin'ie III., którego budowa dawała wrażenie, że leci na zbiornikach, mających formę skrzydeł wbudowanych, w górną płaszczyznę. Następne zbiorniki benzyny uniosły por. H. W. G. Jones'a również na Siskin'ie III. H. J., Payn na Vickers Vixen (450 KM. Napier. „Lion“), Alan S. Butler na D. H. 37. (275 KM.) Rolls-Royce „Falcon“. Po minutowej przerwie J. King na Martinsyde F. 6. (200 KM. Wolseley „Viper“), za nim F. L. Barnard, zwycięzca I wyścigu o puhar królewski na D. H. 50 (230 Siddeley „Puma“), który miał wystarczający zapas materjałów pędnych na przelot całej odległości 950 mil. Dwa wodnopłatowce Amphibian (450 KM. Napier. „Lion“) startowały ostatnie z pilotami Biard i Master of Sempill.

Warunki atmosferyczne startu były idealne, mały wiatr i lekka ranna mgła. Następnie jednak ciężkie chmury przesłoniły niebo. Gdy start się skończył przeważna część publiczności ruszyła do Lee-on-solent, by zobaczyć zakończenie, władze lotnicze przebyły tę przestrzeń płatowcami. W pierwszym punkcie zwrotnym w Leith pierwszym był por. Jones na Siskin'ie o 7,50 rano, resztę zawodników przeleciało w różnych odstępach czasu. Courtney wylądował z powodu defektu śmigła.

W odcinku lotu przez Szkocję pogoda była najgorszą. Cobham wymijał powoli wszystkich zawodników i o godz. 2,26 min. 1 sek. przybył na lotnisko w Lee-on-solent z najkrótszym czasu lotu. Cobham jako czas lotu miał 5 g. 53 min., drugim był Macmillan 6 g. 16 min. 41 sek. Trzecim S. Butler 6 g. 19 min. 40 sek., czwartym W. G. Jones 7 g. 34 min. 12 sek., piątym H. J. Payn 7 g. 36 min. 49 sek., szóstym i ostatnim pułk. Master of Sempill 9 g. 28 min 43 sek. Reszta zawodników została po drodze z najróżniejszych powodów, przeważnie z powodu defektu silnika. Tłumy urządzały owacje wszystkim po koleį.

Opis samolotu Bréguet XIX.

Poniżej podajemy opis samolotu Bréguet XIX, typu na którym P e l l e t i e r d'Oisy przeleciał z Paryża do Tokjo.

Opis ogólny.

Dwupłat, śmigło ciągnące, konstrukcje metalowe za wyjątkiem pokrycia płóciennego skrzydła. Dwumiejscowy, podwójny ster.

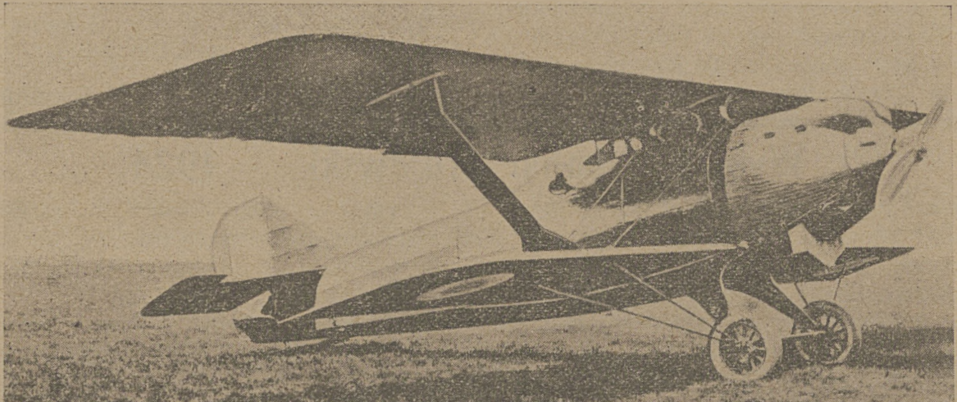
Charakterystyka: Rozpiętość skrzydła górnego 14.83 m, rozpiętość skrzydła dolnego 11,00 m, długość całkowita 9,51 m, wysokość 3,34 m, powierzchnia nośna 50,00 m. powierzchnia stat, poz. i steru wys. 3,975 m, powierzchnia stat. pion. i steru kier. 2,16 m.

Silnik. W płatowiec można wbudować bez potrzeby jakichkolwiek zmian jeden z następujących silników: Renault 450 KM. — typ 12 Kb., Lorraine Dietrich 400 KM. — typ 12 Db., Lorraine Dietrich 450 KM. — typ 14.

Szczegóły konstrukcji. Komora płatowa: jednosłupkowa, skrzydła mają dwie podłużnice i żeberka z duraluminium. Płat górny posiada 2 skrzydła utwierdzone w części środkowej. Posiada on 2 lotki nieskompensowane. Pochylenie skrzydeł wynosi 5%. Płat dolny składa się również z 2 skrzydeł utwierdzonych w kadłubie. Do powierzchni górnej skrzydeł przytwierdzone są ścięgna w postaci taśm stalowych, idące do dolnej części kozła rozpinającego. O część dolną zaczepiają linki, których drugi koniec idzie do podwozia. Skrzydła dolne mają zbieżność 5%. Skrzydła te pokryte płótnem lnianem. Dwa słupki są zrobione z odpowiedniej profilówki duraluminiowej.

Kadłub zbudowany jest z rur duraluminiowych, złączonych z sobą. Obręcze owalne otaczają cały kadłub i służą do utwierdzenia pokrycia.

Stery są następujące: statecznik poziomy, do regu-



Piloci i obserwatorzy wstępujcie do Związku Lotników Polskich.

lacji na ziemi, ster wysokości skompensowany, statecznik pionowy, ster kier. nieskompensowany.

Podwozie składa się z 2 goleni złączonych dołem w rozpórki poziome. Amortyzatory są ukryte. Całość łatwa do demontażu.

Siedzenie pilota znajduje się w 3-cim przęśle kadłubowym poza silnikiem i zbiornikiem. Uruchomienie lotek odbywa się za pomocą systemu sztywnego, ster. wys. i kier. uruchamiają linki. Chłodnia jest typu Bréguet, i posiada urządzenie pozwalające na zmianę intenzywności chłodzenia, zbiornik benzynowy z duraluminium, posiada 2 komory oddzielne. Benzyna dochodzi do karburatora za pomocą pompy.

Śmigło napędzane jest bezpośrednio. Samolot posiada starter systemu Odier.

Samolot posiada następujące instrumenta: szybkościomierz Badin, licznik obrotów, termometr, wskaźnik poziomu benzyny w zbiorniku, pochyłomierz, libelę, 2 kompasy, zegar, wysokościomierz, zwierciadło wypukłe, 2 ramki na mapy.

Przeciętne właściwości lotnicze: Szybkość maksymalna przy ziemi 235 km/godz., szybkość na 6000 m 200 km/godz., start 150 m, wybieg przy lądowaniu 170 m, czas wznoszenia się na 5000 m 25 do 28 min., pułap przy ciężarze całk. 2000 kg. 7000 m.

Zastosowanie do celów wojskowych.

Bréguet XIX. dostosowano do celów wojskowych we Francji i innych państwach. Może on być użyty jako samolot wywiadowczy, niszczycielski albo pościgowiec dwumiejscowy.

Jako samolot **wywiadowczy** posiada stację nadawczą i odbiorczą radjo, urządzenie do aparatu fotograficznego 0,26 lub 0,5 lub 1,2 m., ogrzewanie elektryczne dla załogi, oliwy i karabinów masz., oświetlenie wewnętrze i reflektory dla lotów nocnych, karabin maszynowy strzelający „przez śmigło", 3 karabiny maszynowe ruchome, z tych 2 bliźniacze na obrotnicy, a jeden na czopie, bombomiot dla bomb 10 kg.

Jako samolot **niszczycielski** posiada: ogrzewanie jak wyżej, oświetlenie jak wyżej, karabiny maszynowe, bombomioty dla bomb 50 i 10 kg., bombomiot dla bomb 100 lub 200 kg.

Jako **pościgowiec dwumiejscowy:** ogrzewanie jak wyżej, oświetlenie jak wyżej, 2 karabiny maszynowe strzelające „przez śmigło", 3 karab. masz. ruchome jak wyżej.

Tabelka następująca daje obraz obciążenia różnych typów:

	Wywiadowczy		Niszczycielski	Pościgowy
	400 KM	450 KM	450 KM	450 KM
Ciężar własny samolotu	1185	1250	1250	1150
Paliwo	289	298	225	225
Wyposażenie . . .	127	127	114	114
Załoga	160	160	160	160
Ciężar użyteczny . .	246	246	551	101
	2007	2081	2300	1850

Zastosowanie dla lotnictwa handlowego.

Bréguet XIX może być przemieniony w samolot pocztowy, mogący przebiegać z ładunkiem 600 kg. etapy 1000 km. z średnią szybkością 200 km/godz. Dane dla obciążenia 880 kg. są: szybkość przy ziemi 220 km/godz., pułap 5000m, zasiąg przy wietrze 10 m/sek 600 km.

G. M.

Konkurs szybowców w Rhön.

Piąty niemiecki konkurs szybowców w Rhön odznaczał się tem, że stosunkowo mało latano. Ale nie z winy lotników lub innych osób, biorących udział w konkursie, lecz z powodu fatalnej pogody. Więc i wyniki tego konkursu nie były takie, jakich można się było spodziewać po świetnych wynikach dawniejszych konkursów.. Warunki atmosferyczne były tak niekorzystne, że nawet nie było można startować do lotów o główne nagrody.

Naogół więc zawody szybowców nie dały nic ciekawego; zato ukazały się w tym roku po raz pierwszy w Rhön szybowce z silnikami pomocniczymi. Zastosowane silniki były przeważnie pochodzenia angielskiego, zaledwie kilku konstruktorów użyło do swych aparatów silników niemieckich.

Najlepsze wyniki w locie żaglowym osiągnęli lotnicy z Darmstadtu, szczególnie Otto i Fuchs. Otto zdobył pierwszą nagrodę za dalekie loty, mianowicie przeleciał on na szybowcu „Konsul" 12600 metrów. Fuchs zaś utrzymał się na szybowcu „Margarete" z pasażerem przez 18 minut 54 sek., zdobywając pierwszą nagrodę za najdłuższy lot z pasażerem i ustanawiając nowy rekord niemiecki dla szybowców dwumiejscowych.

Najwięcej zainteresowania wywołały loty płatowców słabosilnikowych. Aparatów tych było kilka o różnej konstrukcji, lecz wszystkie były mniej lub więcej zbliżone do znanego typu szybowców niemieckich. Wyróżniały się tu szczególnie „Kolibri" Udet'a (750 cm³ Douglas), „Habicht" Hentzena i Blumego (silnik Siemens 750 cm³) i „Windhund" Martensa (silnik Douglas 750 cm³). Te trzy maszyny brały udział w locie konkursowym z Wasserkuppe do Kissingen i z powrotem. Całą przestrzeń przeleciał jedynie Udet, ponieważ Blume w drodze powrotnej z Kissingen na Wasserkuppe musiał lądować z powodu pęknięcia rurki od oliwy, a Martens podczas startu w Kissingen nie mógł oderwać maszyny swej od ziemi dlatego, że powierzchnia nośna jego płatowca była stosunkowo mała i dla uniesienia się z ziemi potrzeba było znacznej szybkości, której przy pomocy tak słabego silnika (motocyklowego!) na lotnisku poziomem nie można było osięgnąć; start był możliwy jedynie na terenie spadzistym. Tak więc Udet otrzymał pierwszą nagrodę, przeznaczoną za ten lot. W czasie całego tego lotu, trwającego 56 m. 19 s. silnik jego zużył tylko 6,12 lit. materjałów pędnych. Prócz tego otrzymał Udet jeszcze pierwsze nagrody za największą wysokość lotu ponad szczyt Wasserkuppe, wzniół się bowiem na 325 m. ponad szczyt, i za najdłużej trwający lot (4 godziny 39 m.)

Rzeczywiście swierdzić należy nadzwyczajne wyniki dla tego typu i doskonałość konstrukcji szybowca z silnikiem.

Loty ukończyły się 30 sierpnia przynosząc w wyniku następującą tabelę nagród w grupie szybowców bez silnika.

A. Główna nagroda (Grosser Rhönsegellugpreis 1924) M. 3000.— nie wylatana.

B. Nagrody za dalekie loty: 1. nagroda 1500,— M. — 12 km. Otto na szybowcu „Konsul" akademickiej grupy lotniczej w Darmstadzie.

2. Nagroda 1000,— M. — 6.5 km. Kegel na szybowcu „Roemzyke—Berge".

3. Nagroda 500,— M. — 4,8 km. Martens na szybowcu „Moritz".

B. Szulc.

Piloci i obserwatorzy wstępujcie do Związku Lotników Polskich.

Przelot Ameryki z Nowego Yorku do Kalifornji w 26 godź.

Z 55 uznanych światowych rekordów lotniczych w dniu 1 czerwca należało do lotników amerykańskich 41. I niema pomiędzy temi drugiego takiego, któryby mógł zostać porównanym z pierwszym przelotem bez lądowania ogromnych przestrzeni Północnej Ameryki, od Oceanu Atlantyckiego aż pod Spokojny. Przelotu tego dokonali amerykańscy lotnicy wojskowi por. Mac. Ready i Kelly. Przestrzeń wynosząca przeszło 4300 kilometrów przebyli w ciągu 26 godzin. Opuścili bowiem Long Island pod Nowym Yorkiem po spożyciu dobrego obiadu w dniu 2. maja o godz. 12%, a wylądowali w San Diego w Kalifornji dnia następnego t. j. 3. maja o godż. 11,26. Przybyli więc w odpowiedni czas i tam niewątpliwie przygotowany obiad musiał bardzo dobrze smakować. Przelecieli zatem Amerykę pomiędzy dwoma posiłkami obiadowemi, a butelka termosowa napełniona kawą w Nowym Yorku była w San Diego jeszcze zupełnie gorąca.

Dokonany czyn, a przedewszystkiem energja owych lotników była niemałą.

Wypracowanie bowiem planu takiego lotu kosztuje dużo czasu i jest bardzo ciężką pracą. Dokładne obliczenie linji lotu i czasu wykazało, że aby wogóle dolecieć trzeba ponapełniać wszystkie zbiorniki benzyny i smarów tak że po dołączeniu koniecznego prowiantu ogólne obciążenie wynosiło 10.850 angielskich funtów (około 4,920 kg).

Samolot—olbrzym jednopłatowiec, który został do tego celu użyty, przy obciążeniu 11.000 funtów już wogóle nie może startować, to znaczy, nie podniesie się z ziemi. Różnica zatem wynosiła tylko 150 funtów i dlatego kilkanaście razy próbowano, czy z tym ciężarem uda się podnieść w przestworza. Cała meteorologja amerykańska pracowała dla lotników. Mapy studjowano i robiono rysunki całemi dniami. Wreszcie skończono wszelkie przygotowywania. Początkowo chcieli lotnicy lecieć z zachodu na wschód a to celem wykorzystania zachodnich wiatrów.

Zdecydowali się zatem na startowanie w San Diego. Po kilkunastu próbach, mających przedewszystkiem na celu przyzwyczajenie organizmu do tak długiego i męczącego lotu zdecydowali się na odlot.

Z powodu jednak wielkiego obciążenia samolotu nie mogli przelecieć przez zbyt wysokie góry i poprzestali na locie okrężnym, trwającym 35 godzin. Nie przyznano im jednak owego rekordu, ponieważ nie był od samego początku kontrolowany i oficjalnie zapowiedziany. Wkrótce potem próbowali oni po raz wtóry przelecieć i udało im się przebyć owe pasma gór, jednakże nad Ameryką środkową chłodnica zaczęła ciec, wskutek czego byli zmuszeni wylądować w okolicy Indianopolis. Tem drugiem niepowodzeniem tak się zrazili, że chcieli porzucić lotnictwo, a już przedewszystkiem loty na dalekie przestrzenie i udali się do portu lotniczego w Dayton. Nie zaznali jednak i tam spokoju z powodu nieprzyznania poprzedniego rekordu i bez wielkiech przygotowań wystartowali i lecąc przez przerwy 36 i pół godziny, zdobyli rekord światowy. Sukces ten dodał im nowej otuchy do spróbowania wielkiego przelotu w poprzek Ameryki.

Samolot przetransportowali do Long Island, gdyż nauczyli się już, że droga ze wschodu na zachód jest lepszą. Wysokie pasma gór, wskutek zużycia już większej części materjałów pędnych, a tem samem zmniejszenia ciężaru samolotu, można było daleko łatwiej przelecieć. Tam w dniu 2 maja zdecydowali się ostatecznie i krótko na start.

Orville Wright, jeden z pierwszych ludzi, którzy na samolocie z silnikiem spalinowym był w powietrzu, żegnał ich przy odlocie. Lecieli przez Nowy York na Washington i wieczorem osięgnęli równinę środkowo-amerykańską. Tutaj orjentacja okazała się bardzo trudną, gdyż musieli lecieć w gęstych chmurach, które zasłaniały księżyc. Co sześć godzin zmieniali się przy sterze, posilając się przedtem dobrze. Spokoju jednak zluzowany nie miał, gdyż stale trzeba było obserwować i fotogrofować... Tysiące jakby jakiś czarodziejskich światełek, to znowu potężne reflektory z ziemi, wprowadzały ich w obłęd. Nareszcie znaleźli się pod czystem wolnem od chmur sklepieniem nieba i wkrótce w kierunku lotu ujrzeli świt i dziką górzystą i pełną przepaści okolicę Kolorado.

Światło dzienne uczyniło ich szczęśliwymi, wiedzieli, że zwyciężyli. I kiedy z oddali ujrzeli bijące bałwany Oceanu Spokojnego popłakali się z radości. Po wylądowaniu w San Diego otrzymali pierwszy telegram od 90-letniego amerykanina Ezra Mecker'a, który 71 lat temu podobny zdobył rekord: przebył mianowicie ową przestrzeń w 5 miesiącach w zaprzęgu wołami. Ważniejszym był jednak dla nich drugi telegram, również od amerykanina, który za udanie lotu wyznaczył nagrodę 5000 dolarów, donoszący o przekazaniu im tej sumy. Wybawiło ich to z wielkich długów, które w związku z lotem porobili, a nawet w trzy dni po szczęśliwem wylądowaniu umożliwiło im — ślub. To ostatnie niby małe zakończenie tego wielkiego lotu miało podobno dla owych lotników bodaj czy nie największe znaczenie.

pil. Stencel.

Z. R. 3.

Nawiązując do blizkiego już przelotu Z. R. 3 przez Atlantyk pisze „Les Ailes“:

Sterowiec Zeppelin Z. R. 3. budowany w zakładach w Friedrichshafen dla Stanów Zjednoczonych Ameryki, jest obecnie już wykończony i odbył pierwsze wzloty próbne. W najbliższym czasie sterowiec opuści Niemcy, aby drogą powietrzną dotrzeć do Ameryki. Nie ulega wątpliwości, że Z. R. 3. jako ostatni wyraz techniki sterowców ma wszelkie dane, aby podróży tej dokonać z korzystnym wynikiem i jedynie niekorzystne warunki atmosferyczne mogłyby mu w tem przeszkodzić. W każdym razie czy podróż się uda, czy nie, wywoła ona w prasie żywą dyskusję.

W pierwszym wypadku większa część prasy i opinja publiczna będzie się oburzała, że Francja nie zajmuje się sprawą sterowców, podczas gdy Niemcy dają znów nowy dowód ich wartości.

W drugim, prasa i opinja publiczna będzie żądała zupełnego porzucenia sprawy sterowców, ponieważ podróż Z. R. 3. wydaje się niezniszczalną mrzonką. W każdym razie, jakikolwiek będzie wynik podróży Zeppelina „Les Ailes“, uważają, że nie powinien on mieć żadnego wpływu na politykę sterowcową Francji, bo są tylko dwie możliwości: albo Francja chce mieć sterowce, albo ich nie chce. Kierunek polityki lotniczej nie może podlegać wahaniom tak niestałego elementu, jakim jest w tej sprawie opinja publiczna.

Piloci i obserwatorzy wstępujcie do Związku Lotników Polskich.

B. O.

Jeszcze przed upływem br. lub w pierwszych miesiącach przyszłego roku odbędzie się jeszcze jedna konferencja rozbrojeniowa. Jako specjalny punkt ma być tam postawioną sprawa rozbrojenia lotnictwa. Jakie projekty wypłyną na tej konferencji, jest rzeczą dość trudną do określenia. Pewnikiem jest natomiast, że delegaci poszczególnych państw, o ile wybiorą odpowiednią miejscowość, rzetelnie użyją wakacji. Sprawa rozbrojenia lotnictwa jest bardziej skomplikowaną, niżeli dajmy na to sił lądowych i morskich. Żadne z państw, oczywiście w imię rozwoju lotnictwa, niezgodzi się na żadne określenie siły motorycznej płatowców ogólnie, bo nikt nie wie, czego jeszcze konstruktor nie wymyśli. Określenie siły płatowców bojowych nie prowadzi do niczego. Moim zdaniem Farman, „Jabiru" francuski może być świetnie użytym, w razie potrzeby, do bombardowania, ba podwozie jest nawet tak skonstruowane, by w razie potrzeby było miejsce dla umieszczenie ciężkiej bomby. Zresztą niejeden „Jabiru". A i a propos siły motorycznej. Rząd japoński zamówił w Niemczech całą serję płatowców komunikacyjnych o małej mocy. Powiedzmy, że to jest specjalnie dość dziwne. Podobno Japonja była pod handlowym wpływem, od czasu wojny, Francji, Anglji, ale Niemcy? A może jest to, jak szereg pism francuskich zarzuca, winą attaché francuskiego w Tokio, który nie dosyć reklamował Francję i to w dodatku po sławnym Tour de France en avionettes!

Powód tego jest jednak nie tak małym i nie wiem, czy nie warto by było nad tem się namyślić.

Traktat Wersalski był ostatecznie pisanym w chwili, gdy lotnictwo i jego rozwój stały o wiele niżej niż obecnie i nie wiem, czy przy odpowiedniej dyskusji nie zwróconoby uwagi, że przez pewne paragrafy Traktatu zmuszono Niemców, którzy są ludźmi dla „Vaterlandu" gotowymi na wszystko, do pracy intensywnej na polu lotnictwa bezsilnikowego i lotnictwa o silnikach słabych. Dziś już musimy stwierdzić, że Niemcy są krajem absolutnie przodującym w dziedzinie lotów bezsilnikowych i ze słabymi silnikami, pomimo pobicia ostatnio rekordu niemieckiego Schultz'a 8 godz. 42 m. lotu bez silnika, przez Francuza Thoret'a, który dn. 30 sierpnia br. na płatowcu Henriot H. D. 14 wyłączył silnik po starcie, i przez 9 godz. 4 min. utrzymał się w powietrzu, (notabene dobry wybór zrobił Rząd Polski z Henriotami dla szkół). Na Wasserkuppe siedzi rok rocznie przez parę miesięcy cały sztab uczonych, inżynierów, konstruktorów, techników i elita młodzieży w warunkach, na które by francuz, anglik nigdy nie przystał a polak by przynajmniej sarkał i drugi raz nie poszedł. Jedzenie z kotła (zupa i mięso gotowane ew. jarzyny na wodzie), pokoje 2,50×2,50 m., w których na siennikach śpią po czterech. Ludzie ci studjują, szkolą się, a więc materjał pilotów jest liczny i wciąż go przybywa, a dochodzą do wyników bądź co bądź pierwszorzędnych.

Japonja zamawia u niemców płatowce, a dlaczego? Niech mi ktokolwiek wskaże równie praktyczny jak Udet lub Focke — 85 KM. płatowiec komunikacyjny o tak słabej sile silnika w stosunku do ilości pasażerów ew. ciężaru, który może podnieść, z fabryki francuskiej, angielskiej lub innej koalicyjnej. A Niemcy już od paru miesiący utrzymują niemi regularną komunikację wewnątrz kraju. I nie dziw, że Japonja tam robi zamówienia.

Od tego smutnego tematu przejdźmy do ciekawego wynalazku, który widocznie tym razem przyoblekł obiecujące kształty. Tow. Franco-Roumaine wprowadza na swych nowych płatowcach komunikacyjnych Caudron trzymotorowych (widocznie Potezy i Berline Spady już są nie modne) nowy przyrząd, który ma zapewniać stabilizację automatyczną w locie. Pilot może oczywiście, powiedzmy dla bezpieczeństwa, każdej chwili ów wynalazek wyłączyć. Co by to była za oszczędność nerwów pilota, tak przynajmniej twierdzą francuzi, ha wierzmy im, ale może dopiero po próbie.

A w Polsce, w Polsce jest bardzo różnie; lotnictwo wojskowe pocichu wybija A 300 i Balil'ki, daj Boże by prędzej. Że też my zawsze mamy predylekcję do archeologji.

Naokoło świata.

W ostatnim „Lotniku" zostawiliśmy eskadrę amerykańską i Włocha Locatellego w Islandji, czekających na odpowiednie warunki, a majora P. Zanni w Kalkucie. Mac Laren doleciawszy do Petropawłowska przerwał dalszy lot z powodu uszkodzenia płatowca i powraca okrętem do Anglji.

Amerykanie opuścili razem z Locatellim Rejkjawik 21 sierpnia. 1½ godz. po starcie przeleciały wszystkie płatowce nad krążownikiem „Richmond" i Locatelli mimo to, że startował ostatni, wyprzedził już swych towarzyszy. O godz. 6 po południu wylądowali porucznicy Smith i Nelsen w Frederikdal (połudn. Grenlandja) i po krótkim wypoczynku przelecieli na wschodni brzeg do Ivigtut; skąd po dokładnym przejrzeniu płatowców i silników mieli lecieć do Labradoru.

Porucznik Locatelli nie nadlatywał; początkowo nie kłopotano się o to zbytnio, bo popołudniowa mgła mogła mu przeszkodzić w orjentacji. Gdy jednak do następnego rana nie było żadnych wiadomości, amerykańskie krążowniki „Richmond" i „Raleigh" rozpoczęły, wspólnie z małemi wywiadowczemi płatowcami, poszukiwania. Dopiero po trzech dniach w niedzielę 24 sierpnia pod wieczór odnaleziono „Wal'a" z załogą 125 mil na wschód od przylądku Farewell. Płatowiec był zupełnie nie uszkodzony, mimo trzydniowego unoszenia się na falach Oceanu. Locatelli oświadczył, że do przymusowego lądowania zmusił go defekt silnika, który do naprawienia jest niemożliwy. Płatowiec zniszczono, a jako powód podają jedni fakt, że na krążowniku miejsca do zabrania go nie było, drudzy, że stało się to na wyraźne życzenie pilota.

Amerykańska eskadra opuściła 31 sierpnia Ivigtut, by dokonać ostatniego, najtrudniejszego etapu swojej podróży. Czeka na nich coprawda jeszcze przelot przez całe Stany Zjednoczone, to jest około 5000 mil, ale zawsze są już jakby w domu, który opuścili 17 marca. Po 6 i ½ godz. wylądowali oni szczęśliwie w Icetickle, w małej zatoce na Labradorze. Przyjęły ich tu tłumy ziomków nadzwyczaj gorąco. Prezydent Stanów Zjednoczonych wysłał powitalną depeszę.

Major Pedro Zanni wystartował z Kalkuty i szczęśliwie doleciał do Hanoi. Tu jednak lądując na miękkim lotnisku uszkodził płatowiec tak, że do dalszego lotu jest niezdatny. Celem kontynuowania podróży wysłano majorowi Zanni wodnopłatowiec Fokkera z Tokio, który miał mu służyć do przelotu nad Atlantykiem. Płatowiec ten dojechał już szczęśliwie do Hongkongu, gdzie został przeładowany na inny parowiec udający się do Hanoi.

Piloci i obserwatorzy wstępujcie do Związku Lotników Polskich.

Mimochodem.

Bywają chwile przeszłości, których nie zapomina się nigdy i pamięć o nich obchodzi uroczyście. Zwyczaj ten przyjęty został nietylko przez jednostki, ale i większe zespoły. Sięga się wówczas pamięcią wstecz i rozmyśla nad tem co bezpowrotnie minęło. Do takich chwil można zaliczyć również święto 3-go pułku lotniczego w Poznaniu, które przypada w dniu 28. VIII. t. j. w dniu wydania rozkazu połączenia drobniejszych jednostek w jedną całość organizacyjną. Sformowanie to nastąpiło dopiero po zwycięzko skończonej wojnie. Pułk więc ów nie obchodzi jak inne swego święta pamiątką jakiegoś bohaterskiego czynu lub boju, ale za to Eskadry, w skład jego wchodzące mają świetną przeszłość, o której z dumą wspominać można. Pewien odsetek tych co się do tego przyczynili, roznosząc daleko sławę naszego oręża i bezgraniczną pogardę śmierci dla dobra innych, brał udział w owej uroczystości. Pogoda sprzyjała, dzień był naprawdę dla lotników, to też obchód odbył się w sposób uroczysty i zewnętrznie odniosło się miłe dla oka wrażenie. Na uroczystość przybył między innemi w zastępstwie Dowódcy Okręgu Korpusu VII. p. Gen. Hauser. Po przeglądzie i Mszy św. odprawionej w hangarze wygłoszono przemówienia do żołnierzy, poczem p. Gen. dziękował oficerom za pełną poświęcenia służbę. W następstwie urządzono defiladę, w czasie której, kto posiada choć trochę zmysłu spostrzegawczego i zna psychologię duszy człowieka-żołnierza mógł zauważyć w jednym plutonie ponury nastrój. Maszerowała w nim pewna ilość pilotów — starszych podoficerów — bez odznak i dystynkcji, tak samo z karabinem piechoty, jak przed pół rokiem pobrany rekrut. A gdy weźmiemy pod uwagę, że piersi niektórych z nich zdobią Krzyże „Virtuti Militari“ i „Walecznych“, w bojach o wolność zdobyte, wprost wierzyć się nie chce, że władze lotnictwa — tego nowego krzewiciela kultury — swoich pilotów aż tak traktują. Kiedyś w potrzebie ten sam pilot umiał się zawsze z najtrudniejszych wywiązać zadań, a dzisiaj jakoby z wdzięczności wciska mu się karabin do ręki i jako szeregowcowi każe defilować.

W innych rodzajach broni idzie żołnierz do pokazów zewnętrznych (których zasadniczo niema) w przepisowem uzbrojeniu i ubiorze, a w lotnictwie podoficer — pilot z karabinem piechoty bez dystynkcji. Dlaczego podoficera — pilota wystawia się w dzień święta pułkowego dla pokazu jako szeregowca? Czy bezpośrednie władze wojskowe uważają, że podobne postępowanie przyczyni się do moralnego podniesienia stanu naszych pilotów? A może jest ich za dużo i tym sposobem chce się ich pozbyć, bo inaczej trudno przypuszczać. Nie chcemy tutaj bynajmniej wchodzić w zakres nam obcy i roztrząsać celowość zarządzeń władz lotniczo wojskowych, ale jako starzy piloci rozumiemy, co zgodnie z przepisami wojskowemi pilotowi wypada, a co nie i śmiało tu możemy powiedzieć, że tylko przywiązanie do własnego lotnictwa i pamięć na naszą tradycję wojskową zniewala naszych podoficerów pilotów do wykonania owych zarządzeń, w milczeniu poddając się subordynacji. Co na to nasze czynniki miarodajne, którym zapewnie dobro lotnictwa głęboko ciąży na sercu i czy podobne rzeczy dzieją się za ich wiedzą i zgodą?

Pilot

(Powyższe podajemy celem zadokumentowania, że artykuł z Nr. 11, do którego ciekawych odsyłamy, jest oparty na prawdzie. Chcemy też w ten sposób zwrócić uwagę odpowiednich władz na rzeczy, które często bardzo bolą, a bywają uważane za błahostki, o których za długo mówić nie warto. Redakcja.)

KRONIKA.

ANGLJA.

Komunikacja lotnicza przez kanał La Manche. Nawiązano już pertraktacje z rządem francuskim celem uruchomienia stałej komunikacji przez kanał La Manche. Do celu tego służyć mają płatowce wodne „Swan“ z motorem Napier. Czas przelotu oznaczono na 30 minut.

AUSTRALJA.

Lot dokoła Australji. 7. sierpnia opuścił pułk. Brinsmeat, kapt. Jones i p. Buchanam lotnisko Point Cooke koło Melburn celem dokonania lotu naokoło Australji, który według ostatnich wiadomości, jest już pomyślnie ukończony.

ESTONJA.

Wypadek lotniczy. 9. lipca rozbił się na lotnisku w Rewlu Estoński płatowiec wojskowy. Pilot zginął śmiercią lotnika. (Ill. Flugwoche).

FINLANDJA.

Katastrofa lotnicza. Wojskowy wodno-płat wpadł przy odbywaniu próbnego lotu do wody. Obydwaj lotnicy ponieśli śmierć.

FRANCJA.

Płatowce Breguet‘a dla Jugosławji. Jugosłowiańskie władze lotnicze zamówiły w Tow. Akc. Breguet‘a 100 płatowców typu XIX. Loty pokazowe i próbne tych płatowców odbywa pilot M. Thiery na lotnisku Novisad w obecności licznych przedstawicieli wojskowego lotnictwa jugosławiańskiego.

Nowy płatowiec firmy Devoitine. Tow., które rozszerza swoją fabrykę w Tuluzie, budując nowe budynki w Chantlion sius Bagneux koło Paryża, zbudowało ostanio nowy płatowiec transportowy, który ma odbyć próbny lot w końcu lata. Płatowiec posiada skrzydła o grubym profilu, jest jednopłatem z silnikiem 420 KM. z zasięgiem około 800 km. i z obciążeniem użytecznem 600 kg. (Flight.)

Nowy płatowiec komunikacyjny Farmana. Zakłady Farmana wypuściły nowy płatowiec komunikacyjny „Jabiru“, który zdobył nagrodę na konkursie. Płatowiec ten jest pierwszym z wielomotorowych, który jest dostarczany w trzech typach. 4 motorowy Hispano-Suiza razem 720 KM., 3 motorowy Salmson, razem 900 KM. dwumotorowy Lorraine, razem 800 KM. Jest to jednopłat-parasol.. 4 - motorowy posiada szybkość 209 km/godz., waży 5200 kg., ciężar użyteczny około 1000 kg. prócz benzyny, smarów i załogi.

Nowy wojskowy płatowiec. Na lotnisku Francazal koło Tuluzy odebrały władze wojskowe francuskie nowy cztero-motorowy płatowiec wojskowy cały z metalu. Wymiary płatowca są następujące: długość 15,7 m., rozpiętość 28,5 m., najdłuższy czas lotu 6 godz., ciężar użyteczny 1000 kg. (trzech strzelców, każdy uzbrojony w podwójny karabin maszynowy, jeden strzelający wprzód, drugi w tył, trzeci w dół oraz 65 kg. bomb).

Dwa wypadki lotnicze. 31 sierpnia zaczepił skrzydłem o druty telegraficzne por. Pinsolle, latając nizko nad wioską, w której jego rodzice mieszkają. Płatowiec parę metrów dalej roztrzaskał się o ziemię. Pilot zginął na miejscu. Bourg la Reine koło Paryża był ostatnio

miejscem strasznego wypadku lotniczego. Dwóch pilotów latało nizko nad samymi ulicami swego rodzinnego miasteczka; w pewnej chwili płatowiec z powodu błędu pilotażu, stracił szybkość i runął w ulicę, grzebiąc pod swojemi szczątkami obydwóch pilotów i dwie osoby przypatrujące się, oraz ciężko raniąc siedem osób. Pomiędzy ciężko rannymi jest matka pilota.

Wojska lotnicze w manewrach armji francuskiej. W ostatnich manewrach bierze udział 400 płatowców. Wojska czerwone są zaopatrzone przeważnie w eskadry walki z piechotą i bombardowe dzienne, armja niebieska przeważnie w eskadry bombardowe nocne.

Nowy silnik Lorraine-Dietrich. Firma Lorraine-Dietrich wypuściła nowy silnik lotniczy, który okazał się tak dobrym, że zamówienia francuskie, hiszpańskie, japońskie, polskie, rumuńskie i jugosłowiańskie pokrywają pracę fabryki na cały przyszły rok.

(Ill. Flug-Woche.)

HOLANDJA.

Nowy Fokker. Zakłady Fokkera budują pierwszy w swojej praktyce trzymotorowy płatowiec komunikacyjny. Ma on być jednopłatem wyposażonym w trzy motory Siddeley „Puma" każdy o 240 KM. wbudowane w skrzydło o konstrukcji drewnianej. Kadłub z rur stalowych podług znanego wzoru Fokkera.

(Ill. Flug-Woche.)

Lot z Amsterdamu do Batawji. Za przykładem Francji, która wysłała pilota por. D'Oisy na daleki Wschód, powstał w Holandji projekt dokonania przelotu z Amsterdamu do Batawji, na Jawie. Program lotu tego, który prawdopodobnie rozpocznie się 1. października jest już ułożony. Heer van der Hoop jeden z pilotów linji komunikacyjnej holenderskiej K. L. M. spróbuje dokonać tego lotu na Fokkerze F VII. z silnikiem Rolls-Royce Eagel 360 KM. Płatowiec przeznaczony do przelotu ma być wycofanym z początkiem września ze służby na linji, przeglądnięty, zaopatrzony w nowy silnik i dodatkowy zbiornik benzyny. Droga w sumie około 9400 km. prowadzi przez Pragę, Belgard, Konstantynopol. Angorę, Aleppo, Bagdad, Buszirę, Bunder Abbas, Aarbar, Karaszi, Multan, Ambala, Allahabat, Kalkutę, Akyab, Rangoon, Bangkok, Singapore, Medan, Pedang do Batawji. (Flight).

Nowy bojowiec Fokkera. Fabryka Fokkera zbudowała nowy typ bojowca jednosiedzeniowego D. XIII. z silnikiem Napier „Lion" 450 KM.

NIEMCY.

Statystyka lotu na linji Trans-Europa-Union. W czerwcu br. wykonała Trans-Europa-Union 709 lotów, przewiozła 1609 pasażerów, ogółem przelatując 101249 km. linji powietrznej. (Ill. Flugwoche).

Lot prze morze Śródziemne. Niemiecki pilot Wagner przeleciał bez zatrzymania 1516 km. pomiędzy Pizą a Melilą w północnej Afryce w ciągu 10 godź. 21 m. a więc z szybkością przeciętną 150 km. na godź.

Nocne loty komunikacyjne. Od 18 sierpnia zaczęły regularnie kursować płatowce Junkers'a na linji Berlin — Stockholm. Start z Berlina o 21,25, lądowanie w Stockholmie o 5,30 rano.

Z. R. 3. Zeppelin Z. R. 3. zbudowany w Friedrichshafen, po locie próbnym, który odbył się z dobrym wynikiem 27. sierpnia, wyrusza w najbliższych dniach do Ameryki przez Ocean. Z. R. 3 posiada następujące wymiary: długość 200 m., średnica 28 m., objetość 70.000 m³, 5 silnikow 400 KM. Maybach (1 w gondoli głównej, a reszta w gondolach silnikowych), waga balonu 80.000 kg., ciężar użyteczny wraz materjałami pędnemi 40.000 kg., szybkość największa 125 km/godz., szybkość normalna 90—110 km/godz., zasięg przy największej szybkości 5.600 km., przy średniej 8.500 km.

Burzenie zakładów Zeppelina. Po wykonaniu ostatniego Zeppelina Z. R. III. dla Ameryki, muszą być zakłady stosownie do traktatu wersalskiego zburzone. Rozbieranie dużej hali, w której stał Z. R. III. już rozpoczęto.

Lot Zeppelina na zasadzie rozporządzeń radjotelefonicznych. Przy ostatniej próbie zasłonięto zupełnie okna kabiny radio, by telefonista nie mógł się orjentować inaczej, jak zapomocą radjo-telefonji. Próba udała się świetnie.

POLSKA.

Lotnicy polscy obserwowali ćwiczenia floty sowieckiej. „Słowo Pomorskie" podaje następujące szczegóły o manewrach floty sowieckiej na Bałtyku: Lotnicy z morskiego dywizjonu lotniczego w Pucku kilkakrotnie w dniu ćwiczeń eskadry sowieckiej odbyli szereg wywiadów na hydroplanach.

W odnalezieniu, określeniu kursu i typu okrętów oraz dokonaniu dokładnych zdjęć poruszeń floty sowieckiej, jak zfotograowanie poszczególnych jednostek bojowych eskadry bolszewickiej wzięła udział załoga wywiadowcza wodnopłatowców na czele z dowódcą morskiej eskadry obserwacyjnej kap. pilotem Władysławem Iwanowskim. Przeprowadzenie szczegółowego i drobiazgowego wywiadu przez lotników morskich zawdzięczać należy pułkownikowi Antoniemu Leonkowi, który racjonalnemi rozporządzeniami spowodował, iż flota sowiecka w ciągu krótkiego czasu została całkowicie odkryta i oddana przez czas ćwiczeń u wybrzeża polskiego pod obserwację polskich lotników. Dowódca floty p. komandor Świrski udzielił w rozkazie dziennym pochwały wymienionym lotnikom.

Przylot szefa sztabu lotnictwa francuskiego. W środę 24 września przyleciał na Breguecie z Torunia do Poznania szef sztabu lotnictwa francuskiego pułk. Voisin, zwiedził lotnisko w Ławicy oraz fabrykę „Samolot" założoną przez Związek Lotników Polskich i „glissera", który jest prawie na ukończeniu. Pułk. Voisin wyrażał swój podziw i uznanie dla pracy fabryki. Wieczorem odjechał pułk. Voisin kurjerem do Warszawy.

Próby nowych płatowców zakupionych we Francji. Komisja wojskowa polska z pułk. Sereднickim na czele oraz pilotami: pułk. Sendorkiem, kapt. Gilewiczem, kapt. Pawlikowskim, por. Giedgowtem ukończyła próbne loty na zakupionych przez Polskę Potez'ach, 375 KM Lorraine-Dietrich i 23. września startowała do Polski. W przeddzień odbyło się przyjęcie, na którem obecni byli poseł polski w Paryżu Dr. Alfred Chłapowski z żoną, cały personel poselstwa oraz przedstawiciele świata politycznego i wojskowego.

Tragiczny zgon. Dnia 18. września skończył w Poznaniu śmiercią tragiczną śp. por. pilot Zygmunt Krauze. Po ukończeniu szkoły pilotów został przydzielony do 3. p. lotn. w Ławicy, gdzie do ostatniej chwili pełnił swe obowiązki.

Aerolloyd rozszerza linje lotnicze. Tow. Polska Linja Lotnicza Aerolloyd prowadzi pertraktacje z władzami austryjackiemi co do otwarcia 4 linji w Polsce i to linji Warszawa—Wiedeń. 21. września płatowiec prowadzony przez pil. Brzezińskiego, członka Związku Lotników Polskich odleciał z Warszawy przez Kraków do Wiednia, mając jako pasażerów dyrektorów firmy Dra Żukowskiego i Dra Wygarda oraz sekretarza poselstwa austryjackiego w Warszawie Dra Kellera. Lot odbył się znakomicie, udowadniając rzeczywiście świetne walory lotnicze „Junkers'ów" używanych na linjach Aerolloydu, i trwał ogólnie 5 godzin.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI.

Naokoło świata. 8 września wylądowali lotnicy amerykańscy, odbywający podróż naokoło świata na lotnisku Mitchell koło Nowego Yorku. W czasie lądowania grzmiały dzwony wszystkich kościołów, huczały syreny wszystkich statków, wystrzelono 21 strzałów z dział i wielu tysiączne tłumy otaczały lotnisko. Dziesiątki samolotów eskortowały lotników od Bostonu. Następnego dnia wylecieli dalej i dziś już są prawdopodobnie u celu podróży.

SZWAJCARJA.

Komunikacja lotnicza Belgja — Szwajcarja. 14 lipca lądował na lotnisku Sterneneld koło Bazylei płatowiec linji komunikacyjnej „Sabena" (Handley-Page-W. 8 F trzymotorowy budowany w Belgji). Przybyłych tym płatowcem 10 pasażerów, przeważnie dziennikarzy belgijskich, powitał delegat rządowy. Następnego dnia wystartował płatowiec z powrotem do Brukseli. W ten sposób została zapoczątkowaną regularna komunikacja Bazylea—Rotterdamm. (Ill. Flugwoche).

SZWECJA.

Szwedzka komunikacja napowietrzna. Tow. Bracia Florman uzyskało zgadę Finlandzkiego ministerstwa na uruchomienie linji Helsingfors — Stockholm, która już działa od 23 czerwca, a ostatnio 2 lipca uruchomiło to towarzystwo linję Malmö — Hamburg. (Flight).

Rekord lotniczy. Por. S. Krook pobił dotychczasowy rekord wysokości wodnopłatowców z obciążeniem użytecznem 250 kg. na płatowcu zbudowanym w Svenska Aero z silnikiem Rolls-Royce 360 KM. wznosząc się na wysokość 5690 m. Rekord pobity należał do francuza Laporte 3760 m.

TURCJA.

Konkurs na koncesje lotnicze. W końcu bm. komisja rządowa roztrzygnie prowizorycznie, które z ubiegających się Towarzystw otrzyma koncesję na otworzenie linji komunikacji lotniczej w Turcji. Najbardziej wchodzą w rachubę „Junkers-Werke Dessau" i „Tow. Żeglugi Powietrznej Franco-Roumaine". Towarzystwa te będą musiały prawdopodobnie odbyć trzymiesięczną próbę na linji Angora - Konstantynopol, po odbyciu której władze tureckie ostatecznie zadecydują wybór. (Ill. Flugwoche).

WŁOCHY.

Zbrojenia powietrzne. Budowa tysiąca wojskowych płatowców preliminowana na okres 1923/24 jest więcej jak ukończoną. Na nowy okres przewiduje się wielką rozbudowę floty napowietrznej podług nowych konstrukcji, opartych na najnowszych zdobyczach techniki.

Nagrody za rekordy. Włoski komitet lotniczy przeznaczył sumę 300000 lirów jako nagrodę za pobicie rekordów włoskich albo międzynarodowych przez pilota włocha w czasie do 31 grudnia br.

„Radjoamator". W Warszawie zapoczątkowane zostało wydawnictwo nowego czasopisma dwutygodniowego p. t. „Radjo-Amator", prowadzonego pod kierownictwem p. Stanisława Odyńca.

Pismo to, poświęcone sprawom popularyzacji radjotelegrafji i rodjotelefonji, jest pierwszem i jedynem czasopismem tego rodzaju w Polsce.

Właśnie ukazał się numer pierwszy „Radjo-Amatora". Wydany nader starannie z licznemi ilustracjami w tekscie, zawiera ciekawy i obfity materjał, znaznajamiający czytelnika ze stanem sprawy Radjo w Polsce, z kwestją polskiego Broadcastingu, z rozwojem zagranicą „radjoamatorstwa" ect. W dziale technicznym podany został popularny opis budowy najprostszego radjoodbiornika t. zw. galonowego.

Wobec zainteresowania, jakie Radjo budzi w szerokich warstwach, szczególniej obecnie po ogłoszeniu przez Rząd Ustawy, regulującej stan prawny, Radjo w Polsce, ukazanie się tego wydawnictwa należy powitać z uznaniem; zjawia się ono na czasie i wypełnia dotkliwą lukę istniejącą w tej gałęzi naszej literatury techniczno-popularnej.

Ze swej strony Redakcja „Lotnika" życzy bratniemu pismu jaknajwiększego rozwoju.

Redakcja „Radjo-Amatora mieści się w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 17.

Ze Związku Lotników Polskich.

Wszystkim członkom podaje się do wiadomości, że dnia 11. października 1924 r. odbędzie się o godź. 18. na sali w Hotelu „Monopol" w Poznaniu, przy ul. Sew. Mielżyńskiego, **zebranie informacyjne** z następującym porządkiemo brad:

1. Sprawozdanie zarządu.
2. Sprawozdanie o rozwoju Sp. Akc. „Samolot".
3. Przedłożenie projektu Cywilnej Szkoły Pilotów.
4. Zwiedzenie dnia następnego fabryki „Samolot".

Podziękowanie.

Związek Lotników Polskich składa serdeczne podziękowanie Panu redaktorowi Zdzisławowi Marynowskiemu za jego owocną i bezinteresowną pracę dla Związku na stanowisku Redaktora „Lotnika".

OD WYDAWNICTWA.

Z powodu strejku pracowników graficznych zmuszeni jesteśmy wydać Nr. 12—13 „Lotnika" razem i z ograniczoną ilością zapowiedzianych ilustracji.

OD REDAKCJI.

Z dniem dzisiejszym obejmuje Związek Lotników Polskich Redakcję „Lotnika". We wszelkich sprawach redakcyjnych upraszamy zwracać się: „Redakcja „Lotnika", Sieroca 2, telefon 3675.

Dotychczasowy redaktor p. Zdzisław Marynowski ustępuje z dotychczas zajmowanego stanowisku w „Lotniku" z powodu nawału pracy w redakcji „Kurjera Poznańskiego".

OD ADMINISTRACJI.

Z dniem dzisiejszym obejmuje Związek Lotników Polskich Administrację „Lotnika". We wszelkich sprawach administracyjnych upraszamy zwracać się: Administracja „Lotnika" Poznań, Sieroca 2, tel. 3675. „Lotnik" wychodzić będzie 2 razy na miesiąc i to 1 i 15 każdego miesiąca jako czasopismo ilustrowane.

Naszych pp. **Prenumeratorów** prosimy o odnowienie przedpłaty, która do końca roku wynosi 1,60 zł, z przesyłką 1,90 zł w Polsce, zagranicą 2,20 zł.

Ogłoszenia do „Lotnika" przyjmuje Administracja **Poznań, Sieroca 2.**

Biuro ogłoszeń „Par" oraz wszelkie Ajencje Reklamy.

W ostatniej chwili otrzymaliśmy

Zarys programu uroczystości propagandy lotniczej od 5. do 12. października r. b.

Niedziela 5 października.

9-ta rano: Msza św. na placu Wolności.
12-ta w południe: Wiec na placu Wolności.
3-cia po poł: Popisy lotników w Ławicy.

Poniedziałek 6. października.

7-ma wieczór: Koncert z wykładem w Auli Uniwersyteckiej.
(Zapisy na członków.)

Wtorek 7. października.

12-ta w poł.: Sprzedaż kartoników szczęścia.
5-ta po poł. Koncert we wszystkich kawiarniach śródmieścia.

Środa 8. października.

12-ta w poł.: Popisy lotników nad miastem.
66-ta po poł.: Zabawa taneczna w Ogrodzie Zoologicznym.
12-ta w poł.: Sprzedaż kwiatków i zapisy na członków po całem mieście.

Czwartek 9. października.

(Zabawa dla wszelkich szkół i uczelni.)
2-ga po poł.: Pochód dzieci z muzyką do Sołacza.
3-cia po poł.: Kuncert — różne niespodzianki.
8-ma wiecz.: Bal w Bazarze.

Piątek 10. października.

5-ta po poł.: Zebranie manifestacyjne przedstawicieli wszelkich zrzeszeń w salach „Apollo“.
8-ma wiecz.: Uroczysta akademja z przedstawieniem w Teatrze Wielkim.

Sobota 11. października.

6-ta po poł.: Capstrzyk wojskowy z pochodniami po ulicach miasta.
7,30 wiecz.: Kiermasz ludowy na salach „Apollo“.

Niedziela 12. paździenika.

12-ta w poł.: Pochód towarzytw ze sztandarami.
2-ga po poł.: Popisy gimnastyczne na błoniach Wildeckich.

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada pilot Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni św. Wojciecha w Poznaniu.